

(excerpt translation)

Japanese Utility Model Application Publication (kokoku) No.:

HEI 4-12808

Publication (kokoku) Date: March 26, 1992

Title of the Invention: DOOR GLASS RUN CHANNEL

Application No.: SHO 60-92206

Application Date: June 20, 1985

Applicant: Mitsubishi Jidosha Kogyo Kabushiki Kaisha and
Kyoei Kogyo Co.

Creator(s): H. KYO, T. KIKKAWA, and K. MIYAZAKI

Int. Cl.⁵ B60J 10/04

From column 3, lines 9 to 22:

A preferred embodiment of the present device will be described hereinbelow with reference made to FIG. 1. Reference character 1 designates a door sash, and reference character 3 designates a door glass pane 3. A run channel 5 is an extrusion integrally formed of a run channel body 5a made of solid rubber and a sponge rubber part 5b. The sponge rubber part 5b is disposed on the run channel body 5a to face the door sash 1 and at the position where the edge of the door glass pane 3 comes in contact with the run channel body 5a. This portion of the run channel body 5a, where the sponge rubber part 5b is disposed, is made thin. Further, the run channel body 5 is covered with a friction-reducing coating 6a, 6b, 6c, such as urethane, to reduce slide resistance induced against the door glass 3.

⑪ 実用新案公報(Y2)

平4-12808

⑫ Int. Cl.

識別記号

庁内整理番号

⑬ 公告

平成4年(1992)3月26日

B 60 J 10/04

8307-3D B 60 J 1/16

A

(全2頁)

⑭ 考案の名称 ドアガラス・ランチャネル

⑮ 実 願 昭60-92206

⑯ 公 開 昭62-413

⑰ 出 願 昭60(1985)6月20日

⑱ 昭62(1987)1月6日

⑲ 考 案 者 京 裕 之 愛知県岡崎市橋目町字中新切1番地 三菱自動車工業株式
会社乗用車技術センター内
⑲ 考 案 者 吉 川 寿 一 愛知県岡崎市橋目町字中新切1番地 三菱自動車工業株式
会社乗用車技術センター内
⑲ 考 案 者 宮 崎 克 己 茨城県稲敷郡牛久町栄町6丁目288番地
⑲ 出 願 人 三菱自動車工業株式 東京都港区芝5丁目33番8号
社
⑲ 出 願 人 協栄工業株式会社 千葉県我孫子市中峠1541番地
⑲ 代 理 人 弁理士 光石 俊郎
審 査 官 竹之内 秀明
⑲ 参 考 文 献 実開 昭57-45593(JP, U)

1

2

⑳ 実用新案登録請求の範囲

自動車のドアサツシュに取り付けられておりド
アサツシュとドアガラスとの間の密閉遮断を行な
うソリッドゴムでなるランチャネル本体のう
ち、ドアガラスの端面が当接する部分のドアサツ
シュ側に、ソリッドゴムと一体にスポンジゴムを
成形するとともにこの部分のソリッドゴムの厚さ
を薄くし、

更に、ランチャネル本体の面のうちドアガラ
スに接触する面に、減摩コーティングを施した
ことを特徴とするドアガラス・ランチャネル。

考案の詳細な説明

<産業上の利用分野>

本考案はドアガラス・ランチャネルに関し、
密閉遮断性が向上するように企図したものであ
る。

<従来の技術>

第2図に示すように自動車のドアサツシュ1の
内周縁には、ソリッドゴムで形成されたランチャ
ネル2が取り付けられており、上下動するドア
ガラス3がランチャネル2に入り込む。ランチャ

ネル2には、ドアガラス3との摺動抵抗を低
減するための植毛4a、4b、4cが接着剤によ
り接着されている。上記ランチャネル2は、ド
アサツシュ1とドアガラス3との間の密閉遮断を
行なう。

<考案が解決しようとする問題点>

ところで第2図に示す従来技術では、ドアガラ
ス3をランチャネル2に押し付けても硬いラン
チャネル2が然程変形しないため、ドアガラス
3とランチャネル2との間の密閉遮断性及びラン
チャネル2とドアサツシュ1との間の密閉遮
断性が、完全であるとは言えなかった。更に、植
毛4aを接着する接着剤によりランチャネル2
が硬化するためこの傾向が大きくなっていた。

本考案は、上記従来技術に鑑み、密閉遮断性を
より完全にするのできるドアガラス・ランチャ
ネルを提供することを目的とする。

<問題点を解決するための手段>

上記目的を達成する本考案は、自動車のドアサ
ツシュに取り付けられておりドアサツシュとドア
ガラスとの間の密閉遮断を行なうソリッドゴムで

3

なるランチャネル本体のうち、ドアガラスの端面が当接する部分のドアサツシュ側に、ソリッドゴムと一体にスポンジゴムを成形するとともにこの部分のソリッドゴムの厚さを薄くし、更に、ランチャネル本体の面のうちドアガラスに接触する面に減摩コーティングを施こしたことを特徴とする。

<実施例>

以下本考案の実施例を第1図を基に説明する。同図において1はドアサツシュ、3はドアガラスである。本実施例に係るランチャネル5はソリッドゴムでなるランチャネル本体5aとスポンジゴム5bとで構成されており、ランチャネル本体5aとスポンジゴム5bとは押出成形により一体に成形されている。そしてスポンジゴム5bは、ランチャネル本体5aのうちドアガラス3の端面が当接する部分のドアサツシュ1側に位置している。更にこの部分のランチャネル本体5bは薄くなっている。またランチャネル本体5aには、ウレタン等の減摩コーティング6a、6b、6cが施こされており、ドアガラス3との摺動抵抗を低減させるようにしている。このコーティング6a、6b、6cによりランチャネル本体5aが硬化することはない。

かかる本実施例ではドアサツシュ1側にスポン

ジゴム5bが配設されているので、ドアサツシュ1に溶接スポットによる凹凸等があつても、ドアサツシュ1とランチャネル5との間の密閉遮断が完全になる。更にドアガラス3をランチャネル5に押し込むと、ドアガラス3の当接する部分のソリッドゴムが薄く且つこの裏面にスポンジゴム5bがあるため、ランチャネル5は大きく変形して凹む。したがってランチャネル5とドアガラス3との間の密閉遮断が完全になる。なおドアガラス3が直接スポンジゴム5bに当接するのではないため、スポンジゴム5bの疲労耐久性は高い。また本実施例では接着剤を用いていないため、ランチャネル5の弾性を保持でき、密閉遮断性の向上を阻害することはない。

15 <考案の効果>

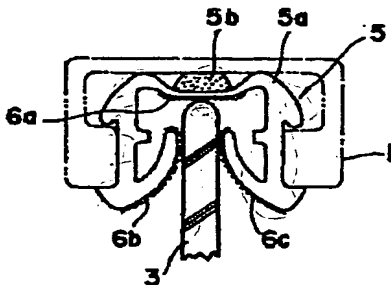
以上実施例とともに具体的に説明したように本考案によれば、密閉遮断性を向上することができる。

図面の簡単な説明

20 第1図は本考案の実施例を示す断面図、第2図は従来技術を示す断面図である。

図面中、1はドアサツシュ、3はドアガラス、5はランチャネル、5aはランチャネル本体、5bはスポンジゴムである。

第1図



第2図

